

# VU Research Portal

## Tussen wal en schip

Eski, Yarin

### **published in**

Justitiële Verkenningen  
2019

### **DOI (link to publisher)**

[10.5553/JV/016758502019045005004](https://doi.org/10.5553/JV/016758502019045005004)

### **document version**

Publisher's PDF, also known as Version of record

### **document license**

Article 25fa Dutch Copyright Act

[Link to publication in VU Research Portal](#)

### **citation for published version (APA)**

Eski, Y. (2019). Tussen wal en schip: Etnografische inzichten in havenbeveiliging. *Justitiële Verkenningen*, 45(5), 52-68. <https://doi.org/10.5553/JV/016758502019045005004>

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

### **E-mail address:**

[vuresearchportal.ub@vu.nl](mailto:vuresearchportal.ub@vu.nl)

# Tussen wal en schip

## Etnografische inzichten in lokale havenbeveiliging

*Yarin Eski\**

De commerciële scheepvaart is verantwoordelijk voor het wereldwijd transporteren van ruim 90% van alle producten die wij consumeren (George 2013). De grootste en meest actieve haven van Europa is Rotterdam, gevolgd door Antwerpen en Hamburg (Eski 2016a). In deze en andere havens spelen de havenpolitie, douane en private beveiliging een belangrijke rol. Zij zorgen ervoor dat de goederenstromen niet verstoord worden door criminaliteit en terrorisme. Doordat de EU sterk inzet op terrorismebestrijding in ‘transport hubs’ ter bevordering van de EU-grensbewaking, wordt robuuste havenbeveiliging nodig geacht (Malcolm 2016). Kortom, de havenbeveiliging van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen, hoewel lokaal georganiseerd, dient het supranationale belang van een veilig ‘fort Europa’ (Tujan e.a. 2004). De havens zijn afgesloten bedrijfsterreinen, waar een kleine verstoring – die ook veroorzaakt kan worden door havenveiligheidsactoren zelf – aanzienlijke gevolgen heeft voor de 24/7-activiteiten die er plaatsvinden, en uiteindelijk voor het internationale transport. Daarom dienen havenveiligheidsactoren de haven (schijnbaar) veilig en aantrekkelijk te houden, opdat de 24/7-bedrijvigheid ongestoord door kan gaan. Deze bijdrage laat zien hoe operationele havenveiligheidsactoren zorgen voor havenveiligheid en hoe zij dat zelf beleven. Er ligt een focus op de manier van omgaan met en betekenis geven aan de spanning

\* Dr. Y. Eski is als universitair docent verbonden aan de afdeling Bestuurswetenschap en Politicologie van de Faculteit der Sociale Wetenschappen van de Vrije Universiteit Amsterdam.

tussen economische belangen en veiligheidsdoeleinden.<sup>1</sup> Het artikel is gebaseerd op een etnografisch studie, uitgevoerd tussen 2010 en 2016, naar (professionele) identiteitsvorming van operationele havenpolitie-agenten, douaniers en private havenbeveiligers werkzaam in de havens van Rotterdam en Hamburg (Eski 2011, 2012, 2016a, 2016b). Verkend wordt hoe zij havencriminaliteit en terrorisme proberen te voorkomen, zonder dat zij zelf door hun werk de goederenstroom belemmeren. Echter, is dat wel mogelijk? En zo nee, als zij de belemmering (denken te) worden die zij juist buiten de haven proberen te houden, hoe beïnvloedt dat hun betekenisgeving aan hun werk en hun professionele identiteit? De bevindingen gaan in op hun visies op en interacties met het management, collega's, andere veiligheidsactoren, het maritieme en havenbedrijfsleven, en havencriminaliteit en terrorisme.

Er is nog maar weinig onderzoek gedaan naar havenbeveiliging (Brewer 2014; Eski 2011; Zaitch 2002). Dat is verrassend te noemen, omdat door de geschiedenis heen de enorme groei van havens heeft geleid tot unieke kwesties rondom havencriminaliteit en -beveiliging, waaruit verschillende (samenwerkings)vormen van publieke en private veiligheidsactoren zijn ontstaan (Leloup 2015, p. 131). Reden te meer om deze etnografie uit te voeren.

### **Etnografisch veldwerk in de havens van Rotterdam en Hamburg**

De hier beschreven etnografie over het alledaagse werklevens van frontlijnveiligheidsactoren in de Rotterdamse en Hamburgse havens bestaat uit een verkenning van hun professionele en sociale netwer-

1 De International Ship and Port Facility Security (ISPS)-code, typische post-9/11 internationale regelgeving, introduceerde velerlei nieuwe beveiligingsrollen, uitgevoerd door verschillende samenwerkende veiligheidsactoren in de haven (Brewer 2017). Deze nauwe publiek-private samenwerking tussen wetshandhavingsinstanties en de havenbedrijven-gemeenschappen leidt tot moeilijkheden in het beheersen van georganiseerde misdaad en terrorisme (Brewer 2017, p. 715). Uniek aan de samenwerking is dat de publieke autoriteiten, met name de havenpolitie en douane, bijna volledig afhankelijk zijn van private beveiligingsbedrijven, maar veel meer nog van de havenbedrijven zelf (p. 715).

ken, werktaken, cultuur en opvattingen.<sup>2</sup> Etnografieën van havens geven empirische inzichten in hoe veiligheid in een havengemeenschap samengesteld wordt, en hoe, bijvoorbeeld, havenpersoneel onderworpen wordt aan ingrijpende veiligheidsregimes waarin alles onder de loep genomen wordt: informatie over echtgenoten, ouders, bankrekeningen, eventueel crimineel verleden, en zelfs huidskleur (Cowen 2007, p. 33). Echter, door het heimelijke karakter van havenbeveiliging en -criminaliteit is etnografisch onderzoek ernaar moeilijk, gezien de fysieke en culturele geslotenheid (Nøkleberg 2017). Het verklaart deels waarom er een (groot) gebrek is aan dergelijk diepgaand onderzoek naar dit thema (Côté-Boucher 2015; Eski 2016b). Desondanks heeft deze havenbeveiligingsetnografie kunnen plaatsvinden van 2010 tot en met 2016 (Eski 2016a) in twee van de drie belangrijkste Europese havens, namelijk die van Rotterdam en Hamburg. De haven van Rotterdam was tot 2004 de drukste haven ter wereld en is voorlopig nog de grootste haven van Europa. Deze omvat 10.500 hectare aan industriële faciliteiten en is 42 kilometer lang, met 65 kilometer aan kades. De belangrijkste havenfaciliteiten bestaan uit petrochemie, containers en droge bulkopslag (bijvoorbeeld zand). De Rotterdamse haven is 24/7 toegankelijk voor schepen die daar meestal hun eerste en/of laatste aanmeerpunt hebben. Daardoor is deze regio een van de belangrijkste voor de Nederlandse economie. De Rotterdamse haven dient ook internationaal als een cruciaal, multimodaal transportknooppunt, waar schepen, treinen, wegtransport en netwerkpijpleidingen samenkomen (Port of Rotterdam Authority 2014). De haven van Hamburg is goed vergelijkbaar met die van Rotterdam en beslaat 7.216 hectare aan industriële faciliteiten. Er is 49 kilometer aan kades, met dezelfde variëteit aan faciliteiten als Rotterdam, waarbij containertransport een van de belangrijkste is (Hafen Hamburg 2014). Containertransport vertegenwoordigt de helft van de wereldwijde handel via zee, waarvoor de twintig grootste havens ter wereld in 2012 bijna 50% van de containers doorvoerden (UNCTAD 2013, p. 88). Kortom, Europa speelde tijdens de veldwerkperiode van deze studie,

2 In eerste instantie was het de bedoeling om een internationaal vergelijkende analyse van havenbeveiliging te doen, onder andere om te begrijpen hoe veiligheidsculturen kunnen verschillen (vgl. Zedner 2003). Dit onderzoek is uiteindelijk geen internationaal vergelijkende analyse geworden. In plaats daarvan is gekozen voor een *multi-sited* etnografische studie *binnen* elke haven. Er zijn culturele verschillen en overeenkomsten gezien tussen de havens van Rotterdam en Hamburg, maar die waren te beperkt om als analyse-eenheid te beschouwen.

namelijk in 2011 en 2012, een belangrijke rol in het containervervoer, waarvan 20% in de havens van Rotterdam, Hamburg en Antwerpen passeerde (UNCTAD 2013, p. 98).

Tijdens veldwerk werden de dagelijkse werkzaamheden van 85 deelnemers in Rotterdam (N=52) en Hamburg (N=33) bestudeerd. Over beide havens genomen werden in totaal 30 operationele havenpolitieagenten, 31 beveiligers, 10 douaniers en 14 anderen<sup>3</sup> gevolgd tijdens hun werk en werden zij geïnterviewd. Het veldwerk was een uitdaging.

Soms waren er weken waarin ik niet actief was in het veld, en soms ook weken dat ik elke dag havenfaciliteiten bezocht.<sup>4</sup> Door hun dagelijkse beroepsleven 'door te lopen' en voldoende flexibel om te kunnen gaan met het veldwerk konden de onderzoeksmethoden op de verschillende locaties afgewisseld worden met elkaar. Zo konden bijvoorbeeld interviews leiden tot (participerende) observaties en vice versa. De methoden bewogen zich als het ware mee met de interactie tussen de onderzoeker en de participanten (Ferrell 2009, p. 12-13).

Toegang krijgen bleek moeilijk te zijn en voor de uitgebreide methodologische reflectie daarop wordt verwezen naar mijn eerdere werk (Eski 2016a, 2016b). Echter, een belangrijk punt van reflectie om hier te noemen, is dat kennis en inzichten die op basis van etnografische studies opgedaan zijn, in het veld ge(re)construeerd worden. Dat wil zeggen dat die kennis geen reeks 'feiten' is, die wachten op hun ontdekking (Prentice 2010, p. 167; Malinowski 1935, p. 317). De gepresenteerde etnografische bevindingen over de havenbeveiliging zijn zodoende onvolmaakt en laten hiaten achter om opgevuld te worden (Clifford 1986, p. 8). In de paragrafen hierna worden achtereenvolgens

3 Dit betrof participanten die betrokken waren bij havenveiligheidgerelateerde zaken, zoals scheepsagenten, havenautoriteiten, schippers en maritieme ingenieurs.

4 Dit waren overwegend havenfaciliteiten en schepen, maar ook politiebureaus, douanekantoren en beveiligingsbedrijven, waar ik toegang had tot een zeer breed scala aan havenbeveiligingsactiviteiten, zoals: water- en auto- ('land'-)patrouilles, noodhulp, oplossen van conflicten en geschillen van havenbedrijven, voertuig- en vaartuiginspecties, havenfaciliteiten informeren over beveiligingsmaatregelen, preventie van milieuschendingen, mogelijke criminele activiteiten (bijv. drugstransport en diefstal) en terrorisme, grenscontrole en immigratiecontroles van scheepsbemanningen, strafrechtelijk onderzoek, controleren op strafbare feiten en misdrijven (aan de waterkant), zoals agressie aan boord, snelheidsovertredingen van boten en boetes voor dronken scheepseigenaren, ISPS-code-inspecties, het beveiligen van havenfaciliteiten waar containers, verboden of droge bulk werden behandeld, evenals petrochemische locaties, medewerkers en bezoekers registreren, afdwingen van naleving van beveiligings- en veiligheidsvoorschriften, EHBO toepassen, het taxiën van scheepsbemanning, CCTV-beelden bekijken, alarmrespons in het hele havengebied en sanitaire taken (bijv. toiletten schoonmaken).

de opvattingen en de dagelijkse praktijk van havenpolitieagenten, beveiligers en douaniers verkend ten aanzien van:

1. hun interacties met het management, carrière en autoritarisme;
2. hun afhankelijkheid van en sympathie met de maritieme gemeenschap; en
3. de onzichtbaarheid en betekenisloosheid van hun beroep volgens verschillende, vaak afwezige, risicovolle 'Anderen' (Hudson 2009).

Het draait daarbij om hun (werk)beleving ten aanzien van havenbeveiliging en om hun professionele identiteit(svorming).

### **Managerialisme, carrière en autoritarisme**

Managers werden als ongeschikt beschouwd, omdat zij volgens de participanten een gebrek aan kennis hadden over de operationele realiteit van havenbeveiliging. Ze werden ervan beschuldigd zeer marktgericht en machtsbelust te zijn, gezien hun onmenselijke, doelgerichte top-down beleid. Het leidde ertoe dat deelnemers zich verraden voelden, een verhoogde angst op het werk hadden, en zinloosheid en routinisering ervoeren:

'We hebben last van hoger management. (...) Dat hele doeldenken, waardoor je een soort commercieel bedrijf wordt! Zoals "Je moet doelen bereiken". (...) Sommigen hebben een zekere interesse in [doelgericht management; YE] en we hebben er zelfs last van. Je wordt van bovenaf opgedragen bepaalde dingen te doen en uiteindelijk [doe je dat] om je baan te houden en zo.' (Havenpolitieagent 1)

Bovenstaande frustratie geeft aan hoe frontlijnpersoneel een harde scheiding voelt (en in stand lijkt te houden) tussen 'straatpolitie' en 'managementpolitie': 'managers vormen het legalistische, rationele gezicht van [havenbeveiligingsactoren; YE] richting het publiek' (Reiner 2010, p. 122), terwijl de participanten zelf vinden dat zij geïnstrumentaliseerd worden om die targets te halen en de haven veilig te maken, of in ieder geval er veilig uit te laten zien (Andersen & Gray 2008, p. 171). Een soortgelijke frustratie kan worden geconstateerd met betrekking tot collegialiteit. Voor de participanten zijn eenheid en vertrouwen tussen collega's het belangrijkste kenmerk:

'We zijn echt een hecht team. We vertrouwen elkaar allemaal (...) Dat soort dingen [wantrouwen tussen collega's; YE] is iets dat je in een team als dit niet kunt hebben. Het wordt meer een kwestie van of we je zullen helpen om het juiste niveau te bereiken [om te duiken; YE] en of je jezelf comfortabel onder water voelt en we je kunnen vertrouwen. Of geef je eerlijk toe aan jezelf [dat je het niet kunt doen; YE] en kies je ervoor om verder te gaan [en] ander soort douanewerk te doen of de douane volledig te verlaten.' (Douanier 3)

Collega's die autoritair zijn en obsessief met hun carrière bezig, worden gewantrouwd (Lambert 2008), want voor de participanten betekent het dat dergelijke collega's alleen maar professioneel willen groeien ten koste van collegialiteit en (team)vertrouwen:

'Als je er geen aandacht aan besteedt [autoritarisme; YE], word je harte-loos, weet je? Je bent geen mens meer, maar je bent iemand die gewoon boetes uitdeelt. Ik zei tegen mezelf: "Oké, ik wil dit niet". Dus koos ik voor een andere benadering in mijn werk en ik probeer collega's daar op te wijzen (...) dat er mensen waren die volledig harteloos waren.' (Havenpolitie-agent 2)

Een soortgelijke afkeuring was te vinden bij havenpolitieagenten en douanebeambten van beveiligingsbedrijven en beveiligers die de traditionele havenpolitie- en douaniertaken aan het overnemen waren:

'Wij, de havenpolitie, WIJ zijn verantwoordelijk voor de beveiliging, oké? Ik bedoel, een beveiligingsagent moet niet denken dat hij een politieagent is, om het bot te zeggen.' (Havenpolitieagent 3)

Nog interessanter is dat beveiligers zélf het uitbesteden van politie- en douaniertaken aan private beveiliging afkeuren:

'Natuurlijk wordt het (...) gevaarlijk zodra je economische belangen in overweging neemt ... Als je 15.000 agenten hebt, nee, 26.000 uit mijn hoofd, en je bezuinigt er op zodat er slechts 16.000 zijn, dan wil ik liever dat ze niet vervangen worden door beveiligers.' (Beveiligers 3)

Samen met de antimanagementhouding en de afkeuring van autoritarisme en carrièreobsessies van andere collega's wordt het duidelijk dat

operationele havenbeveiligingsprofessionals het imago van havenveiligheid willen zien en behouden als een lokaal gedeeld, gemeenschappelijk *publiek* goed, ter ondersteuning van de wereldwijde handel. Duidelijk, omdat ze weerstand bieden, of proberen weerstand te bieden, aan de verregaande targetgerichte commercialisering van havenbeveiliging. Kortom, de commercie ondersteunen is hun taak, maar hun taak mag niet zélf gecommmercialiseerd worden.

### **Afhankelijkheid en sympathie**

Het gemeenschappelijke belang van havenpolitie en veiligheid is het ondersteunen van de mondiale handelsstromen, waarbij zij sterk afhankelijk zijn van de maritieme gemeenschap, in het bijzonder van havenbedrijven en scheepspersoneel. Om de mondiale commercie te dienen, gaven participanten aan dat zij soms zélf commercieel inzicht moeten hebben. Met andere woorden, ze namen noodgedwongen een ‘klant is koning’-houding aan:

‘We bestaan bij de gratie [van transport en toerisme in de haven; YE]. (...) Je hebt vaak de medewerking van de [haven]bedrijven nodig om deze dingen te doen. Als bedrijven geen vertrouwen hebben of geen relatie met het bedrijf hebben, zeggen ze meestal: “Nou, we doen het niet”, weet je? “Het is slecht voor onze naam” of “We hebben het niet nodig.” (Havenpolitie-agent 4)

Deze houding is nodig, denkt men. Havenpolitie- en douaneambtenaren vinden dat zij afhankelijk zijn van bedrijven voor hun informatiepositie en om toegang te krijgen tot de havenfaciliteiten. Beveiligers zijn eveneens afhankelijk van bedrijven, onder andere vanwege de gewilde contractverlenging voor beveiligingsbedrijven. Deze afhankelijkheid kan zo sterk zijn dat beveiligers eerder loyaal zijn aan de havenbedrijven dan aan het ‘eigen’ beveiligingsbedrijf (vgl. Wakefield 2008):

‘[Mijn beveiligingsbedrijf] wil natuurlijk geld verdienen (...) Ik ben me er meer dan bewust van, maar ik ga geen onnodig geld uitgeven [van de klant]. (...) Ik weet het van andere [beveiligingsbedrijven], en ik ga geen namen geven, maar ze zijn van “Oké, we hebben de deal en we zullen het



zien volgend jaar. We gaan zoveel mogelijk geld verdienen tijdens dit jaar.”  
(Beveiliger 4)

De noodzakelijke ‘klant is koning’-houding kwam ook naar voren wanneer participanten het over ISPS-code-inspecties hadden:

‘Toen die ISPS[-code] werd ontworpen, werd deze door de strot van bedrijven geduwd! (...) Er waren bedrijven die jarenlang niets aan beveiliging deden en plotseling moesten ze tonnen [geld] investeren om hun [ISPS-]certificaten te krijgen. Het kost natuurlijk veel geld voor veel bedrijven.’ (Havenpolitieagent 5)

Ze beschouwen de ISPS-code eerder als een (Amerikaans) geopolitiek en economisch instrument om de wereldwijde maritieme industrie te beheersen dan als een daadwerkelijke verbetering voor de havenbeveiliging:

‘De War on Terror [gaat] eigenlijk niet over terrorisme, maar over geld verdienen, toch? (...) Met de ISPS-code draag ik een klein deel bij aan terrorismebestrijding, maar dit kleine deel staat volgens mij niet in verhouding tot de kosten ervan.’ (Beveiliger 5)

Zij dienen zich dus aan een code te houden en die eveneens op te leggen aan anderen, maar zijn het niet eens met aard en werking ervan. In hun optiek ondersteunen ze dan juist niet de wereldhandel, maar belichamen zij de belemmering ervan in hun havens. Vanuit dat oogpunt wordt het begrijpelijk waarom (hoewel ze benadrukken dat ze de ISPS-code en andere voorschriften indien nodig zouden handhaven) ze soms afzien van een strikte toepassing van maritieme wetgeving en veiligheidsregels. En soms zien ze af van een strikte toepassing,

‘hoewel het veel moeite [kost] om die onafhankelijkheid te verdedigen (...) Bij oliemaatschappijen moet je je plaats kennen, maar verlies je onafhankelijkheid nooit.’ (Havenpolitieagent 6)

Ten opzichte van de scheepsbemanningen, vrachtwagenchauffeurs en de bredere havenarbeidersgemeenschap stellen de participanten zich sympathiek en empathisch op. Zij betuigen hun medelijden vanwege de vaak slechte werkomstandigheden. Daarom werden scheepsbe-

manning en havenarbeiders vooral ontzien; participanten vermeden zo veel mogelijk vertragingen als gevolg van ISPS-code-inspecties en hielden boetes zo laag mogelijk.

'Ik stond in het midden van [een staking]. Pensioenen [van havenarbeiders; YE] werden besproken [door de overheid; YE] (...) Jong, oud, tatoeages; ze waren er allemaal en iedereen was opgefokt. Ze werden natuurlijk oneerlijk behandeld, laten we wel wezen. Het was gewoon diefstal [van hun pensioenen; YE]!' (Havenpolitieagent 6)

Ze gaven aan dat ze de soms chagrijnige houding van havenarbeiders, vrachtwagenchauffeurs en bemanningen volledig begrijpen, aangezien de participanten dergelijke omstandigheden zelf ervoeren toen ze aan boord en/of in de haven hadden gewerkt:

'Je weet gewoon dat die mensen [vrachtwagenchauffeurs; YE] ook werken voor een laag inkomen. Ze moeten zoveel containers binnen het uur ophalen. Ze willen ook [gewoon] hun werk doen. (...) Als je een beetje begrip toont, zoals: "Ik ken je werk, ik weet wat je verdient, je verdient net zo slecht als ik", dan krijg je meer samenwerking. Dingen gaan soepeler.' (Beveiliging 7)

Door de zaken voor scheepvaart- en havenbedrijf personeel soepeler te maken, voelen de participanten (weer) dat zij hun werk doen vanwege de 'juiste' redenen, namelijk om de havengemeenschap en de handel te ondersteunen. Als gevolg hiervan zijn de participanten, vinden zij, behulpzaam in plaats van autoritair (een persoonlijkheidskenmerk van collega's dat zij verachten). We zouden kunnen spreken van een *laissez-faire* havenbeveiliging die verdwenen leek (Kelling & Coles 1996), maar in de haven is gebleven.

## **Onzichtbaarheid en betekenisloosheid**

In hun (non-)confrontatie met gevaarlijke, risicovolle 'Anderen' (Hudson 2009), overwegend havendieven (bijv. van producten, containers, metaal enz.), drugtransporteurs en terroristen, komen ook hun frustraties naar voren ten aanzien van hun werkdoel. De massale schaalvergroting van de wereldhandel (evenals de digitalisering en professio-

nalisering) van de haven en havendiefstal hebben bij de participanten geleid tot het idee dat ze te maken hebben met een onbekende en gezichtloze, criminele Andere, die onvoorspelbaar is:

'[De] havens [zijn] niet meer zoals vroeger. Ze zijn veranderd. De soorten goederen zijn veranderd. Vroeger was er heel veel stukgoed. Tegenwoordig is er nauwelijks nog sprake van stukgoederen! [Deze havenfaciliteit] heeft bijna alleen maar containers. Hiermee zijn de gevaren anders dan die voor stukgoederen. Het is ook totaal niet interessant voor een willekeurige dief om hier [in de haven] naar één van die [opslag]hallen te gaan om iets te stelen, omdat alles gesloten is.' (Beveiligers 5)

Die gezichtloze havendief 'steelt' hun betekenisgeving aan hun werk, net zoals hun management en carrièregeobsedeerde en autoritaire collega's dat doen; ze krijgen namelijk niet de voldoening van het van-geen van havendieven. Het confronteert hen met het idee dat ze niet eens de kans krijgen om interrupties te stoppen, terwijl ze wel zelf moeten interveniëren in de logistieke stromen, hoewel die geen resultaat opleveren; kortom, zij zijn zelf de enige en betekenisloze interruptie.

Naast havendiefstal werden zij ook met die betekenisloosheid geconfronteerd in het controleren op drugshandel en in terrorismebestrijding. De havenpolitieagenten en beveiligers zagen hun havens als vrijplaatsen voor drugshandel, terwijl zij nog nooit een drugshandelaar hebben aangehouden:

'De echt grote criminelen, drugs en zo, dat is [voor] de douane. (...) Wij worden alleen ingehuurd om patrouilles op hun terrein uit te voeren, voor preventie.' (Beveiligers 1)

De douaniers in het onderzoek maakten deel uit van specialistische eenheden. Een van die eenheden, in 2005 geïnstalleerd, had tot en met 2017 (slechts) 15 inbeslagnames van drugs en 50 gevallen van aanwijzingen voor methoden van drugshandel. Ze hebben echter nooit een drugssmokkelaar gezien, laat staan aangehouden. Een van de douanebeambten van die eenheid legde uit dat dit het volgende kan betekenen:

'We doen het heel goed, of [drugssmokkel] is verplaatst naar een andere haven of ze hebben nieuwe methoden die we nog niet zijn tegengekomen. (...) Je ziet wel een afname van aantallen, waarschijnlijk omdat je, nou ja, [veel] inspecties uitvoert. Dus je doet je werk eigenlijk te goed. Dat is frustrerend, want we staan graag op de kade met veel cocaïne!' (Douanier 3)

Kortom, diegenen die verantwoordelijk zijn voor het vangen van drugstransporteurs zien zelf ook niet die risicovolle Andere, die blijft ook voor hen gezichtloos.

Dergelijke ervaring met onzichtbaarheid en betekenisloosheid is vooral sterk aanwezig bij de bestrijding van terrorisme. Toen de participanten werd gevraagd of zij ooit een terrorist hadden gearresteerd, lachten ze. Ze vroegen zich af of het een serieuze vraag was of niet. Sommigen voelden het grappige ervan aan en antwoordden sarcastisch:

'Nee, we zijn op zoek naar Osama Bin Laden, omdat we het niet erg vinden om die 30 miljoen dollar [premie] te krijgen, maar we hebben [hem] hier niet gevonden. Jammer! (...) Nee, [grapje].' (Havenpolitieagent 7)

Anderen zeiden dat ze blij waren dat ze nooit een terrorist zijn tegengekomen, want '[a]nders had ik het niet kunnen navertellen' (Beveiligder 9). Een enkeling meldde dat hij heel erg genoten zou hebben indien hij een terrorist zou vangen, om roem te claimen als 'voorpagina-materiaal' (Beveiligder 10). De participanten gaven aan dat de haven een bepaalde terroristische aantrekkingskracht mist, of zoals Greenberg e.a. (2006, p. 140) uitleggen:

'[S]ome plausible forms of maritime terrorism (e.g., sinking a cargo ship in order to block a strategic lane of communication) actually present relatively low risk, in part because the targeting of such attacks is inconsistent with the primary motivation for most terrorist groups (i.e., achieving maximum public attention through inflicted loss of life).'

Een terroristische aanval in de haven of op een schip heeft een kleine tot geen media-impact in vergelijking met de media-impact die aanvallen in steden hebben (Guy 2002). Eén participant legde daarover het volgende uit:

'Wees eerlijk, als je een terrorist zou zijn, zou je dan [deze haven] aanvallen in (...) deze kleine rot stad? Terwijl er een hoofdkantoor is [ergens anders]? Centraal Station? Nou, ik weet wat ik zou doen! (...) De kans is gewoon niet zo groot dat hier [iets zou gebeuren].' (Beveiligingsstagiair 1)

Hoewel ze beseffen dat de haven niet 'sexy' genoeg is voor terroristen, gaven ze aan dat de haven juist een grotere, al dan niet grootste uitnodiging voor terrorisme zou moeten zijn:

'Kijk, wanneer [terroristen] erachter komen wat voor economische gevolgen allemaal [een aanval op een haven; YE] heeft, dan wordt het een heel andere zaak. Tot nu toe zijn alle terroristische aanslagen echter gericht op het maken van slachtoffers. Metro's, drukke knooppunten, en ik denk er misschien te veel over na, maar [het feit dat terroristen zich nog niet realiseren welke impact ze zouden kunnen hebben met een aanval op de haven; YE] is nog steeds een soort van onze redding geweest.' (Havenpolitieagent 8)

Ondanks hun verhalen over havens als plaatsen die vatbaar zijn voor terroristische aanslagen, hebben de participanten niet het gevoel dat ze aan het front van de 'War on Terror' vechten. In plaats daarvan sluismeren zij in, in een gevecht tegen betekenisloosheid, waarbij het enige dat gedood wordt, tijd is. Ze zijn buitengesloten van een collectief slachtofferschap en van de zinvolle betekenisgeving die ze daaraan zouden kunnen ontlelen (Garland 2002, p. 12). Het feit dat hun werkomgeving volgens hen bestaat uit onzichtbare havendieven en drugs-smokkelaars, en doordat zij denken dat de haven niet 'goed genoeg' is voor terroristen om aan te vallen, confronteert de participanten opnieuw met hoe leeg hun beveiligingspogingen lijken te zijn in het ondersteunen van de handel en logistieke stromen.

## Conclusie

In dit artikel stonden de operationele frontlijnveiligheidsactoren in de Rotterdamse en Hamburgse havens centraal. De focus lag op hun werk en professionele identiteitsvorming rondom het voorkomen van lokale criminele en terroristische verstoringen van de mondiale stroom van mensen en goederen. Hoewel zij afhankelijk zijn van de

havengemeenschap, wordt van frontlijnhavenpolitieagenten, douaniers en beveiligers tegelijkertijd verwacht dat ze dat personeel (ook) behandelen als 'veiligheidsrisico's' die voorkomen en beheerst moeten worden; zij maken de havengemeenschap ondergeschikt aan de logistieke stromen in havens. Het niet naleven van de eisen van havenveiligheid en de logistiek verwordt zo tot een criminele handeling (Van Oenen 2010, p. 89). Deze prioritering van commerciële en transportlogistiek boven 'de mens' dwingt veiligheidsactoren in de haven iedereen te behandelen als een bedreiging voor de handelsstromen, inclusief zichzelf. Deze tegenstrijdigheid van zowel interrupties willen voorkomen van anderen als van zichzelf heb ik etnografisch bestudeerd door te verkennen hoe de participanten hun handhavings- en beveiligingstaken uitvoeren en beleven.

De (door de participanten gepercipieerde) spanning tussen economie en veiligheid is een belangrijke dimensie in de alledaagse havenbeveiliging. Een spanning, of frustratie eigenlijk, waartegen zij zich proberen te verzetten. Dat verzet, en de identiteitsvorming eromheen, keert zich tegen doelgericht management en carrièregerichte collega's. Die verzetsidentiteit blijkt indirect ook uit hun medeleven met de onderdrukte maritieme gemeenschap (omdat de participanten zichzelf ook onderdrukt voelen) en is een uiting van frustratie over ervaren onbelangrijkheid in het aanpakken van havendiefstal, drugshandel en terrorisme (Eski 2016a). Er is daarmee niet alleen sprake van een afweging tussen economie en veiligheid op de operationele werkvloer; het werpt ook de vraag op wat 'economie' en 'veiligheid' voor deze beroepsgroepen en professionele identiteit(svorming) nu precies inhouden. Door de paradox dat zij zelf de onderbreking van de *just-in-time* logistieke systemen belichamen, en daarmee zelf de bedreiging vormen voor de stromen van de wereldwijde handel en het zeevervoer, lijkt havenbeveiliging in de ogen van de participanten niet, misschien wel nooit, optimaal geleverd te (kunnen) worden. Kortom, hun aan havenbeveiliging ontleende professionele identiteit zit gevangen in een vacuüm, ofwel, drijft tussen wal en schip.

## Literatuur

### Andersen & Gray 2008

R. Andersen & J. Gray, 'Hyper-commercialism', in: R. Andersen & J. Gray (red.), *Battleground: The media*, Londen: Greenwood Publishing Group 2008, p. 171-182.

### Brewer 2014

R. Brewer, *Policing the waterfront: Networks, partnerships, and the governance of port security*, Oxford: Oxford University Press 2014.

### Brewer 2017

R. Brewer, 'The malleable character of brokerage and crime control. A study of policing, security and network entrepreneurialism on Melbourne's waterfront', *Policing and Society* (27) 2017, afl. 7, p. 712-731.

### Clifford 1986

J. Clifford, *Writing culture: The poetics and politics of ethnography*, Berkeley: University of California Press 1986.

### Côté-Boucher 2015

K. Côté-Boucher, 'The paradox of discretion: Customs and the changing occupational identity of Canadian border officers', *British Journal of Criminology* (56) 2015, afl. 1, p. 49-67.

### Cowen 2007

D. Cowen, 'Struggling with "security". National security and labour in the ports', *Just Labour: A Canadian Journal of Work and Society* (10) 2007, p. 30-44.

### Cowen 2014

D. Cowen, *The deadly life of logistics. Mapping violence in global trade*, Minneapolis: University of Minnesota Press 2014.

### Eski 2011

Y. Eski, "'Port of call": Towards a criminology of port security', *Criminology & Criminal Justice* (11) 2011, afl. 5, p. 415-431.

### Eski 2012

Y. Eski, 'Cultures and people of the post 9-11 port securityscape', *International Journal of Criminology and Sociological Theory* (5) 2012, afl. 3, p. 947-959.

### Eski 2016a

Y. Eski, *Policing, port security and crime control. An ethnography of the port securityscape*, Londen: Routledge 2016.

### Eski 2016b

Y. Eski, 'The war on meaninglessness: A counter-terrorist self through an absent terrorist other', *Ethnography* (17) 2016, afl. 4, p. 460-479.

**Ferrell 2009**

J. Ferrell, 'Kill method: A provocation', *Journal of Theoretical and Philosophical Criminology* (1) 2009, afl. 1, p. 1-22.

**Garland 2002**

D. Garland, *Culture of control: Crime and social order in contemporary society*, Oxford: Oxford University Press 2002.

**George 2013**

R. George, *Ninety percent of everything. Inside shipping, the invisible industry that puts clothes on your back, gas in your car, and food on your plate*, New York: Metropolitan Books 2013.

**Greenberg e.a. 2006**

M.D. Greenberg, P. Chalk, H.H. Willis, I. Khilko e.a., *Maritime terrorism: Risk and liability*, Santa Monica, CA: RAND Corporation 2006.

**Guy 2002**

P. Guy, *Maritime terrorism* (University of Hull Centre for Security Studies Occasional Papers, 2), 2002.

**Hafen Hamburg 2014**

Hafen Hamburg, *Facts and figures*, 2014, <http://international.hafen-hamburg.de/sites/default/files/Facts%20and%20figures.pdf>.

**Hudson 2009**

B. Hudson, 'Security and the "risky other": Doing justice in a world of strangers', in: M. Hildebrandt, A. Makinwa & A. Oehmichen (red.), *Controlling security in a culture of fear*, Den Haag: BJu Legal Publishers 2009, p. 15-34.

**Kelling & Coles 1996**

G. Kelling & C. Coles, *Fixing broken windows: Restoring order and reducing crime in our communities*, New York: Simon and Schuster 1996.

**Lambert 2008**

R. Lambert, 'Discrimination, relating to length of service, within the contemporary police service', *Internet Journal of Criminology* 2008, [www.internetjournalofcriminology.com/Lambert%20-%20Discrimination%20Relating%20to%20Length%20of%20Service%20in%20the%20Police%20Service.pdf](http://www.internetjournalofcriminology.com/Lambert%20-%20Discrimination%20Relating%20to%20Length%20of%20Service%20in%20the%20Police%20Service.pdf).

**Leloup 2015**

P. Leloup, 'The private security industry in Antwerp (1907-1934). A historical-criminological analysis of its modus operandi and growth', *Crime, History & Societies* (19) 2015, afl. 2, p. 119-147.



**Malcolm 2016**

J.A. Malcolm, 'Responding to international terrorism. The securitisation of the United Kingdom's ports', *The British Journal of Politics and International Relations* (18) 2016, afl. 2, p. 443-462.

**Malinowski 1935**

B. Malinowski, *Coral gardens and their magic. A study of the methods of tilling the soil and of agricultural rites in the Trobriand Islands*, Londen: Routledge Falmer 1935.

**Nøkleberg 2017**

M. Nøkleberg, 'Research note: Gaining access to security environments in Norway', *Transnational Criminology* 2017, afl. 12, p. 26-28.

**Van Oenen 2010**

G. van Oenen, 'Paul Virilio: A logistic perspective on crime', in R. Lippens & P. van Calster (red.), *New directions for criminology. Notes from outside the field*, Antwerpen/Apeldoorn/Portland: Maklu 2010, p. 79-98.

**Port of Rotterdam Authority 2014**

Port of Rotterdam Authority, *Half-yearly report*, 2014, [www.portofrotterdam.com/en/Port-Authority/finance/Documents/Half-yearly-Report-2014.pdf](http://www.portofrotterdam.com/en/Port-Authority/finance/Documents/Half-yearly-Report-2014.pdf).

**Prentice 2010**

R. Prentice, 'Ethnographic approaches to health and development research: The contributions of anthropology', in: I. Bourgeault, R. Dingwall & R. de Vries (red.), *The Sage handbook of qualitative methods in health research*, Londen: Sage 2010, p. 157-173.

**Reiner 2010**

R. Reiner, *The politics of the police*, Oxford: Oxford University Press 2010.

**Tujan e.a. 2004**

A. Tujan, A. Gaughran & H. Mollett, 'Development and the "global war on terror"', *Race & Class* (46) 2004, afl. 1, p. 53-74.

**UNCTAD 2013**

UNCTAD, *Review of maritime transport 2013*, New York: United Nations 2013.

**Wakefield 2008**

A. Wakefield, 'Private policing: A view from the mall', *Public Administration* (86) 2008, afl. 3, p. 659-678.

**Watson & Till 2010**

A. Watson & K.E. Till, *Ethnography and participant observation. The Sage handbook of qualitative geography*, Londen: Sage 2010, p. 121-137.

**Zaitch 2002**

D. Zaitch, *Trafficking cocaine: Colombian drug entrepreneurs in the Netherlands*, Den Haag: Kluwer Law International 2002.

**Zedner 2003**

L. Zedner, 'The concept of security: An agenda for comparative analysis', *Legal Studies* (23) 2003, afl. 1, p. 153-175.